

61999J0297

Arrêt de la Cour (cinquième chambre) du 18 janvier 2001. - Procédure pénale contre Skills Motor Coaches Ltd, B.J. Farmer, C.J. Burley et B. Denman. - Demande de décision préjudicielle: Nottingham Magistrates' Court - Royaume-Uni. - Dispositions sociales dans le domaine des transports par route - Feuilles d'enregistrement de l'appareil de contrôle - Obligation d'inscrire les temps de travail, les interruptions de conduite et les périodes de repos. - Affaire C-297/99.

Recueil de jurisprudence 2001 page I-00573

Sommaire

Parties

Motifs de l'arrêt

Décisions sur les dépenses

Dispositif

Mots clés

Transports - Transports par route - Dispositions sociales - Contrôles - Temps de travail autres que temps de conduite au sens de l'article 15 du règlement n° 3821/85 - Notion de conduite au sens de l'article 15 du règlement n° 3821/85, art. 15)

Sommaire

\$\$L'article 15 du règlement n° 3821/85, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne, également, les périodes consacrées par un conducteur aux déplacements nécessaires pour prendre en charge un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle et situé en un lieu autre que le domicile du conducteur ou le centre d'exploitation de l'employeur, que celui-ci ait donné des instructions à cet égard ou que le choix de l'horaire et des modalités de transport ait appartenu au conducteur. Pendant de telles périodes, en effet, ce dernier satisfait à une obligation vis-à-vis de son employeur et ne dispose, dès lors, pas librement de son temps.

De même, ledit article 15 doit-il être interprété en ce sens que l'obligation susmentionnée concerne également les périodes consacrées par un conducteur à la conduite dans le cadre d'un service de transport qui échappe au domaine d'application du règlement n° 3821/85, avant la prise en charge d'un véhicule soumis à l'application de ce règlement.

(voir points 23, 35, 39 et disp.)

Parties

Dans l'affaire C-297/99,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 234 CE, par la Nottingham Magistrates' Court (Royaume-Uni) et tendant à obtenir, dans la procédure pénale poursuivie devant cette juridiction contre

Skills Motor Coaches Ltd,

B. J. Farmer,

C. J. Burley

et

B. Denman,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8),

LA COUR (cinquième chambre),

composée de MM. A. La Pergola, président de chambre, M. Wathelet, D. A. O. Edward, P. Jann (rapporteur) et L. Sevón, juges,

avocat général: M. A. Saggio,

greffier: Mme D. Louterman-Hubeau, chef de division,

considérant les observations écrites présentées:

- pour Skills Motor Coaches Ltd ainsi que MM. Farmer, Burley et Denman, par M. M. Laprell, barrister, mandaté par Pellys, solicitors,

- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par Mme M. Ewing, en qualité d'agent, assistée de Mme S. Masters, barrister,

- pour le gouvernement suédois, par M. A. Kruse, en qualité d'agent,

- pour la Commission des Communautés européennes, par Mme M. Wolfcarius et M. F. Benyon, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de Skills Motor Coaches Ltd ainsi que de MM. Farmer, Burley et Denman, représentés par M. M. Laprell, du gouvernement du Royaume-Uni, représenté par Mme G. Amodeo, en qualité d'agent, assistée de Mme S. Masters, du gouvernement néerlandais, représenté par Mme J. van Bakel, en qualité d'agent, du gouvernement suédois, représenté par Mme B. Hernqvist, en qualité d'agent, et de la Commission, représentée par M. M. Shotter, en qualité d'agent, à l'audience du 21 juin 2000,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 21 septembre 2000,

rend le présent

Arrêt

Motifs de l'arrêt

1 Par ordonnance du 30 juin 1999, parvenue à la Cour le 6 août suivant, la Nottingham Magistrates' Court a posé, en application de l'article 234 CE, une question préjudicielle relative à l'interprétation de l'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8).

2 Cette question a été soulevée dans le cadre d'une procédure pénale engagée à l'encontre de l'entreprise Skills Motor Coaches Ltd (ci-après «Skills») et de ses conducteurs, MM. Farmer, Burley et Denman, prévenus d'avoir enfreint les dispositions concernant l'utilisation de l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Cadre juridique

La réglementation communautaire

3 L'article 1er, point 5, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1), dispose:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

5) repos, toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps».

4 L'article 4, point 3, du même règlement prévoit:

«Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

[...]

3) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres».

5 Le règlement n° 3821/85 prévoit en son article 15, paragraphes 2 et 3:

«2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3 second tiret points b), c) et d) sont inscrits, de façon lisible et sans souillure des feuilles, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I rubrique II points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

3.3. Les conducteurs:

- veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule,

- actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

a) sous le signe [symbole non reproduit]: le temps de conduite;

b) sous le signe [symbole non reproduit]: tous les autres temps de travail;

c) sous le signe [symbole non reproduit]: le temps de disponibilité, à savoir:

- le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux,

- le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule,

- le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule;

d) sous le signe [symbole non reproduit]: les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.»

La réglementation nationale

6 L'article 97 de la Transport Act 1968 (loi de 1968 en matière de transports) prévoit des sanctions en cas de non-respect, notamment, des conditions prévues aux articles 13 à 15 du règlement n° 3821/85.

Faits et procédure au principal

7 Skills est une entreprise de transport de voyageurs par autocar établie à Nottingham. Elle a employé MM. Farmer, Burley et Denman en qualité de conducteurs d'autocars. Dans le cadre de leur travail, les conducteurs de Skills peuvent être amenés à assurer la conduite d'un autocar à partir d'un point éloigné du dépôt ou de leur domicile. Tout conducteur est libre de choisir la manière dont il se rend à l'endroit défini par l'entreprise.

8 Le Vehicle Inspectorate, qui est un service relevant du ministère des Transports, a procédé à un contrôle des feuilles d'enregistrement par tachygraphe afférentes aux conducteurs employés par Skills, pour le mois de décembre 1997. Il a également examiné à cette occasion le registre, établi par Skills, qui est censé indiquer les missions des conducteurs ainsi que le lieu et l'heure où ils doivent prendre leur service pour effectuer un trajet ou une tâche déterminés. L'examen comparatif des feuilles d'enregistrement et du registre a révélé un certain nombre de discordances quant aux heures où MM. Farmer, Burley et Denman avaient pris leur service.

9 La première catégorie de griefs, dite «catégorie A», concerne MM. Farmer et Burley. Ces derniers auraient, à plusieurs reprises, conduit une voiture en partant soit de leur domicile soit du centre d'exploitation de Skills pour se rendre à l'endroit où ils prenaient en charge un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe. La période affectée à ce trajet faisait partie du temps de travail selon le registre mais elle n'était pas indiquée manuellement sur les feuilles d'enregistrement conformément à l'article 15 du règlement n° 3821/85.

10 La seconde catégorie de griefs, dite «catégorie B», concerne M. Denman, qui a commencé son travail le 18 décembre 1997 par un service qui devait être considéré comme un service national régulier et qui, en vertu de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 et de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85, échappait au domaine d'application de ces règlements. Par la suite, M. Denman a pris en charge à Nottingham un véhicule soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe mais les feuilles d'enregistrement produites n'indiquaient pas la période comprise entre le début de la conduite du service régulier, tel qu'il ressortait du registre, et le moment où il avait pris en charge le véhicule muni d'un tachygraphe.

11 Il est dès lors reproché à Skills ainsi qu'à MM. Farmer, Burley et Denman (ci-après, ensemble, les «parties défenderesses au principal») d'avoir utilisé des véhicules visés par l'article 97 de la Transport Act de 1968 dont le matériel d'enregistrement n'était pas employé conformément aux exigences des

articles 13 à 15 du règlement n° 3821/85.

12 La juridiction de renvoi rappelle, en premier lieu, l'arrêt du 2 juin 1994, *Van Swieten* (C-313/92, Rec. p. I-2177), selon lequel l'expression «chaque période de 24 heures», qui figure à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, doit être comprise comme visant tout intervalle de cette durée qui débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalier, le conducteur actionne le tachygraphe. Dans le cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, le calcul doit commencer à la fin de celle dont la durée n'est pas inférieure à huit heures.

13 En second lieu, la juridiction de renvoi fait état de l'arrêt du 9 juin 1994, *Michielsen et GTS* (C-394/92, Rec. p. I-2497), dans lequel la Cour a jugé que la «période de travail journalière» au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85 inclut le temps de conduite, tous les autres temps de travail, le temps de disponibilité, les interruptions de conduite et le temps de repos journalier, pour autant qu'il ne dépasse pas la durée d'une heure, dans le cas où le conducteur divise ce temps de repos en deux ou trois périodes. La Cour a ajouté que cette période débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la fin de la période de repos dont la durée n'est pas inférieure à huit heures.

14 En invoquant cette jurisprudence, les parties défenderesses au principal estiment que les périodes antérieures à la prise en charge d'un véhicule équipé d'un tachygraphe ne doivent pas faire l'objet d'une inscription sur les feuilles d'enregistrement.

15 Doutant de l'interprétation à donner aux dispositions de droit communautaire pertinentes, la Nottingham Magistrates' Court a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les exigences de l'article 15, paragraphes 2 et 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, selon lesquelles il appartient aux conducteurs d'enregistrer tous les autres temps de travail et les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier, doivent-elles être interprétées en ce sens que ces expressions incluent

a) le temps du trajet vers le lieu de prise en charge d'un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, dans les conditions exposées ci-dessus sous la catégorie A, c'est-à-dire:

i) la durée du trajet effectué conformément aux instructions de l'employeur, ou

ii) le temps du trajet (compris dans la période de repos journalier ou hebdomadaire suivant la dernière période de travail) effectué par le salarié au moment et selon les modalités de son choix;

b) le temps passé à conduire ou à effectuer d'autres tâches qui sont dispensées de l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, dans les conditions exposées ci-dessus sous la catégorie B?»

Sur la question préjudicielle

16 À titre liminaire, il convient de constater que, conformément à son troisième considérant, le règlement n° 3821/85 vise à assurer un contrôle efficace des dispositions du règlement n° 3820/85.

17 Ce dernier règlement a pour objet, selon son premier considérant, d'harmoniser les conditions de concurrence ainsi que d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière.

18 Dans ses articles 6 à 9, le règlement n° 3820/85 contient des dispositions en matière de temps de conduite, d'interruptions et de temps de repos, qui, comme il ressort du quatorzième considérant de ce règlement, répondent à des considérations tenant à la sécurité routière.

19 En effet, ces dispositions entendent assurer pour le conducteur une alternance des temps de conduite et de repos qui garantisse que celui-ci ne se trouvera pas au volant du véhicule pendant une période tellement longue qu'elle produirait un état de fatigue et mettrait en danger la sécurité routière (arrêt *Van Swieten*, précité, point 23).

20 C'est à la lumière de ces considérations qu'il y a lieu d'examiner, séparément, les deux hypothèses distinctes soumises à la Cour.

Sur la première partie de la question

21 Par la première partie de sa question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 15 du règlement n° 3821/85 doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne également les périodes consacrées par un conducteur aux déplacements nécessaires pour prendre en charge un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle et situé en un lieu autre que le domicile du conducteur ou le centre d'exploitation de l'employeur. Elle demande également si la réponse à cette question diffère selon que l'employeur a ou non donné des instructions quant à l'horaire et aux modalités de ce déplacement.

22 À cet égard, les parties défenderesses au principal soutiennent qu'un conducteur qui se déplace de son domicile au lieu de prise en charge d'un véhicule en choisissant librement les modalités de ce trajet peut disposer librement de son temps de sorte que cette période doit être considérée comme faisant partie du repos au sens de la définition qui en est donnée à l'article 1er, point 5, du règlement n° 3820/85.

23 Cette interprétation ne saurait être retenue. En effet, un conducteur qui se rend à un endroit précis, qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du centre d'exploitation de l'entreprise, pour prendre en charge et conduire un véhicule satisfait à une obligation vis-à-vis de son employeur. Pendant ce trajet, il ne dispose, dès lors, pas librement de son temps.

24 En outre, la Cour a déjà jugé que la notion de temps de travail au sens de l'article 15 du règlement n° 3821/85 recouvre les moments d'activité réelle du chauffeur susceptibles d'influencer la conduite, y compris le temps de conduite (arrêt *Michielsen et GTS*, précité, point 14).

25 Or, le temps passé par un conducteur pour se rendre à l'endroit où il prend en charge un véhicule équipé d'un tachygraphe est susceptible d'influencer la conduite dans la mesure où il aura des effets sur l'état de fatigue du conducteur.

26 À la lumière de l'objectif du règlement n° 3820/85 consistant à améliorer la sécurité routière, ce temps doit par conséquent être considéré comme faisant partie de tous les autres temps de travail au sens de l'article 15 du règlement n° 3821/85.

27 Cette interprétation est également conforme à l'objectif consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, car elle évite que des périodes pendant lesquelles ceux-ci exercent une activité bénéficiant à leurs employeurs soient considérées comme des périodes de repos.

28 Il n'est pas déterminant à cet égard de savoir si le conducteur a reçu des instructions précises quant aux modalités de ce trajet. En effet, en se rendant à un endroit précis et plus ou moins éloigné du centre d'exploitation de son employeur, le conducteur effectue une tâche qui lui incombe en vertu de la relation qui le lie à son employeur. Il ne dispose pas, pendant cette période, librement de son temps.

29 Quant à l'argument des parties défenderesses au principal selon lequel on peut déduire des arrêts précités *Van Swieten* ainsi que *Michielsen et GTS* qu'une période quelconque n'a pas à être inscrite sur les feuilles d'enregistrement tant que le véhicule équipé d'un tachygraphe n'a pas été pris en charge, il y a lieu de rappeler que, dans ces arrêts, la Cour était appelée à interpréter les notions de «chaque période de 24 heures» au sens de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, et de «période de travail journalière» au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85. En tenant compte des finalités desdits règlements, la Cour a défini ces périodes comme débutant au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe. En donnant cette définition, la Cour s'est prononcée sur l'hypothèse dans laquelle la conduite d'un véhicule équipé d'un tachygraphe commençait immédiatement après une période de repos. Il ne saurait être déduit de ces arrêts que la Cour voulait ainsi exclure du temps de travail des périodes d'activité effective qui se situent après une période de repos, mais avant la prise en charge d'un véhicule équipé d'un tachygraphe.

30 L'obligation d'inscrire sur les feuilles d'enregistrement des périodes antérieures à la prise en charge du véhicule est par ailleurs parfaitement en ligne avec l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85.

31 S'il est vrai que cette disposition prévoit que les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule, cette utilisation peut effectivement impliquer un enregistrement de périodes antérieures à ce moment, comme cela est spécifiquement exigé dans le cas où le conducteur s'éloigne de son véhicule.

32 Il ressort également de cette disposition que de telles périodes ne peuvent être considérées comme faisant partie du temps de conduite, même si elles sont affectées à la conduite d'un véhicule qui n'est pas lui-même soumis à l'obligation de respecter les périodes de conduite et de repos prévues au règlement n° 3820/85.

33 En effet, s'agissant des périodes passées loin du véhicule équipé d'un tachygraphe, dont relèvent notamment, par définition, les périodes affectées à la conduite d'un autre véhicule, l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85 prévoit uniquement leur enregistrement dans l'une des rubriques visées à l'article 15, paragraphe 3, second tiret, sous b), c) et d), à l'exclusion d'un enregistrement dans la rubrique visée au même tiret, sous a), qui ne concerne que les temps de conduite du véhicule en cause.

34 Dans la mesure où cet aspect de la réglementation en vigueur peut avoir des effets négatifs sur la sécurité routière, il appartient au législateur communautaire de décider d'une éventuelle modification.

35 Il convient par conséquent de répondre à la première partie de la question que l'article 15 du règlement n° 3821/85 doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne également les périodes consacrées par un conducteur aux déplacements nécessaires pour prendre en charge un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle et situé en un lieu autre que le domicile du conducteur ou le centre d'exploitation de l'employeur, que celui-ci ait donné des instructions à cet égard ou que le choix de l'horaire et des modalités de transport ait appartenu au conducteur.

Sur la seconde partie de la question

36 Par la seconde partie de sa question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 15 du règlement n° 3821/85 doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer

tous les autres temps de travail concerne également les périodes consacrées par un conducteur à la conduite dans le cadre d'un service de transport qui échappe au domaine d'application du règlement n° 3821/85, avant la prise en charge d'un véhicule soumis à l'application de ce règlement.

37 À cet égard, il est constant qu'une telle période constitue une période d'activité réelle du conducteur susceptible d'influencer la conduite et pendant laquelle il ne dispose pas librement de son temps.

38 Pour les raisons indiquées aux points 29 à 31 du présent arrêt, l'obligation d'enregistrer une telle période s'applique - contrairement à l'argumentation des parties défenderesses au principal exposée au point 14 du présent arrêt - indépendamment du fait que celle-ci se situe à un moment antérieur à la prise en charge d'un véhicule équipé d'un tachygraphe.

39 Il s'ensuit qu'il y a lieu de répondre à la seconde partie de la question préjudicielle que l'article 15 du règlement n° 3821/85 doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne également les périodes consacrées par un conducteur à la conduite dans le cadre d'un service de transport qui échappe au domaine d'application du règlement n° 3821/85, avant la prise en charge d'un véhicule soumis à l'application de ce règlement.

Décisions sur les dépenses

Sur les dépens

40 Les frais exposés par les gouvernements du Royaume-Uni, néerlandais et suédois ainsi que par la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Dispositif

Par ces motifs,

LA COUR (cinquième chambre)

statuant sur les questions à elle soumise par la Nottingham Magistrates' Court, par ordonnance du 30 juin 1999, dit pour droit:

L'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne également:

- les périodes consacrées par un conducteur aux déplacements nécessaires pour prendre en charge un véhicule soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle et situé en un lieu autre que le domicile du conducteur ou le centre d'exploitation de l'employeur, que celui-ci ait donné des instructions à cet égard ou que le choix de l'horaire et des modalités de transport ait appartenu au conducteur;

- les périodes consacrées par un conducteur à la conduite dans le cadre d'un service de transport qui échappe au domaine d'application du règlement n° 3821/85, avant la prise en charge d'un véhicule soumis à l'application de ce règlement.